

# Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Dar-es-Salam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins und des Wirtschaftlichen Verbands von Tindi.

Dar-es-Salam

29. Sept. 1909.

erschint  
zweimal  
wöchentlich.

## Abonnementspreis

Für Dar-es-Salam vierteljährlich 4 Rupee, für die übrigen Teile von Deutsch-Ostafrika vierteljährlich einschließlich Porto 6 Rupee. Für Deutschland und sämtliche anderen deutschen Kolonien vierteljährlich 6 Mark. Für sämtliche anderen Länder halbjährlich 14 Mk. — Bestellungen auf die D. O. A. Zeitung werden sowohl von der Hauptredaktion in Dar-es-Salam (D. O. A.) wie von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung (D. O. A.) 42 Alexanderstrasse, Berlin entgegengenommen. — Bei Bestellungen empfiehlt sich der Zusatz: „Zustellung unter Kreuzband direkt von Dar-es-Salam,“ da dies der schnellsten Expeditionsmittel ist. — Im Interesse einer pünktlichen Expedition wird möglichst im Vorauszahlung der Bezugsgebühren gebeten. Wird ein Abonnement nicht abbestellt, gilt dasselbe bis zum Eintreffen der Abbestellung als stillschweigend erneuert.

## Insertionsgebühren

Für die 5spaltige Zeile 60 Pfennige. Mindestsatz für ein einmaltiges Inserat 2 Rupee oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Inserationsanfragen tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Die Annahme von Inserations- und Abonnementsaufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptredaktion in Dar-es-Salam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung (D. O. A.) 42 Alexanderstrasse, Berlin. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postanstalten Deutschlands und Österreich-Ungarns angenommen. Postgebühren sind extra. Telegramm-Adresse für Dar-es-Salam: Zeitung Dar-es-Salam. Telegr.-Adresse für Berlin: Schlöndorff Berlin Alexanderstrasse.

Jahr-  
gang XI.

No. 77.

## Deutsch-Ostafrika in englischer Beleuchtung.

Von der englischen Regierung (foreign office im Verein mit board of trade) werden von Zeit zu Zeit Berichte über fremde Staaten, Kolonien, Handelszentren herausgegeben, die deren wirtschaftliche Entwicklung in übersichtlicher und leicht verständlicher Art darstellen, auf Handelsmöglichkeiten für England hinweisen und durch ihren außerordentlich geringen Preis nicht allein den Interessenten, sondern auch jedem zugänglich gemacht sind, der sich über die fremden Einrichtungen schnell und zuverlässig informieren will.

Nachdem ein solcher Bericht über Deutsch-Ostafrika vor 8 Jahren herausgegeben war, ist ein zweiter im Mai dieses Jahres gefolgt, der, trotzdem er zum größten Teil aus deutschen Quellen schöpft, doch durch seine objektive Darstellung und im Verein mit dem kurz vorher herausgegebenen jährlichen Bericht über Englisch-Ostafrika manches Interessante für uns bietet. — Im Eingang des Berichts wird zunächst festgestellt, wie unsere Kolonie sich in den 8 Jahren so außerordentlich günstig entwickelt hat, daß die weiße Bevölkerung sich verdreifacht, der Import verdoppelt, der Export sich verdreifacht habe, Ergebnisse, die in vielen Fällen für die weitere Entwicklung der natürlichen Hilfsquellen des Landes die günstigsten Aussichten eröffnen liegen. Es wird dann in kurzen Worten auf die letzten Unruhen im Süden der Kolonie eingegangen, die im Verein mit Krankheiten, Mißwachs und Hungernöten die Bevölkerung stark dezimiert haben und den Verlust von 75 000 Menschen herbeigeführt hätten. Diese Zahlen, unseren amtlichen Berichten entnommen, haben übrigens seinerzeit in einem Teil der englischen Presse zu heftigen und ungerechten Ausfällen gegen unsere Kriegsführung Anlaß gegeben. Es sei dazu bemerkt, daß der Bericht sich gänzlich von solchen Verdächtigungen frei hält, die Angabe derartiger Zahlen aber ohne nähere Begründung die Kritik geradezu herausfordern muß.

In bezug auf die Handelsaussichten in unserer Kolonie für englische Produzenten wird denselben vor Augen geführt, daß der Verbrauch von Baumwollstoffen auf über 1½ Millionen Mark gestiegen sei und noch eine unabsehbare Steigerung erfahren muß, je mehr die Zivilisation sich über das Innere des Landes ausbreitet wird. Mit der Ankunft der Europäer, der Ausbreitung der Kultivierung des Landes und den damit für den Neger verbundenen Arbeitsgelegenheiten beginne derselbe sofort als sein erstes Kulturzeichen damit, sich zu bekümmern und zwar mit billigen Baumwollstoffen. — Was das in unserer Kolonie für England bedeutet, mag daraus hervorgehen, daß England 1907 für 691 000 M Baumwollstoffe, das heißt etwa halb so viel wie Deutschland selbst, nach Deutsch-Ostafrika ausgeführt hat. Da nun aber von den 9—10 Millionen Einwohnern bis jetzt nur der kleinste Teil Kleider trägt, so sind die glänzenden Aussichten für die Baumwollspinnereien von den Engländern durchaus richtig erkannt worden. In dem Bericht heißt es: „Es erscheint in der Tat zweifellos, daß Deutschland bis jetzt in der Versorgung seiner Kolonien mit Baumwollwaren nicht mit England und Indien konkurrieren kann.“ — Möge dies englische Urteil unseren Produzenten Veranlassung geben, unsere Wettrennen jenseit des Kanals bald eines anderen zu belehren.

Ueber die Bedeutung der Uganda-Bahn für Deutsch-Ostafrika heißt es: „Die Uganda-Bahn im Verein mit dem englischen Dampfschiffdienst auf dem Viktoria-See sind die alleinige Ursache für das unerwartet schnelle Anwachsen des Handels des Westens der deutschen Kolonie, hauptsächlich der Häfen am Viktoria-See, Mwanza, Butoba und Schirati.“ — Das ist durchaus richtig, denn nach der letzten deutschen Denkschrift für den Reichstag repräsentiert der Wert der über die Uganda-Bahn geleiteten Waren etwa 7 Millionen Mark, den fünften Teil der Gesamtausfuhr. Dieser in wenigen Jahren entstandene Handelsverkehr ist aber für Englisch-Ostafrika mindestens ebenso wichtig wie für unsere Kolonie, bedeutet er doch für ihre Haupt-Handelsstadt und Endpunkt der Uganda-Bahn, Mombassa nach englischer Quellen 42% des Gesamthandels.

Ueber die Gefahr, daß der Transithandel der englischen Kolonie demalst verloren gehen wird, heißt es in dem Bericht, daß der Bau der Zentralbahn nach dem Tanganjika und ihrer Abzweigung vom Tabora nach Mwanza am Viktoria-See, selbst wenn sie die Sanktion des Reichstages erhalten sollte, noch mindestens acht Jahre bis zur Fertigstellung gebrauchen würde. Die deutsche Regierung wäre augenscheinlich zufrieden, daß die Uganda-Bahn ihr den wertvollen Dienst der Erschließung des Handels seines Hinterlandes ermöglichte und hätte trotz des hohen Verdienstes der Uganda-Bahn davon Abstand genommen, die Mwanza-Bahn über Mochi weiter nach dem Viktoria-See zu bauen, dabei von dem vernünftigen Gesichtspunkte ausgehend, daß die Konkurrenz die beiden Parallellinien beide unprofitabel machen müsse. Diese Ansicht ist für die nächste Zukunft zweifellos richtig, nur müßte die Uganda-Bahn auch dementsprechend handeln und dürfte nicht so hohe Frachtraten nehmen, wie sie es tatsächlich tut. Wie hoch der Verdienst der Bahn an unserem Transithandel ist, dafür führt der Bericht folgendes Beispiel an: Im Jahre 1907 sind etwa 107 Tonnen Erdnüsse aus Deutsch-Ostafrika nach Deutschland mit der Bahn befördert worden mit einem Werte von 130 M pro Tonne. Von Mombassa aus sind dieselben hingegen mit einem deklarierten Wert von 280 M pro Tonne weiter verfrachtet worden. Der Unterschied von 150 M pro Tonne sei zum größten Teil in die Kosten der Uganda-Bahn geflossen. Da diese ungeheuren Transportkosten aber immerhin noch billiger sind, als wenn die Waren durch Träger an die Küste gebracht würden, so hat Deutschland allerdings ebenfalls noch einen Vorteil; auch ist zuzugeben, daß die Baukosten der Uganda-Bahn sehr hohe gewesen sind und vor allem, daß die Weiterbeförderung ihrer Güter hauptsächlich durch deutsche Dampfer geschieht.

Wir kommen hiermit auf die für uns so günstigen Schiffsverkehrsverhältnisse an der ostafrikanischen Küste. Die Deutsche Ostafrikalinie hat nämlich nicht allein den bei weitem größten Anteil an dem Ueberseehandel unserer Kolonie, sondern auch an dem von Britisch-Ostafrika. In welchem Maße dies der Fall ist, geht aus dem letzten Bericht des Gouverneurs von Britisch-Ostafrika hervor. Aus den Häfen letzterer Kolonie wurden im Jahre 1907 nach Europa auf englischen Dampfern 42 700 Tonnen Waren, auf deutschen hingegen 296 000 Tonnen, also mehr als das Siebenfache, verfrachtet; nach Indien gingen mit englischen Dampfern 81 700, mit deutschen 140 000 Tonnen, also fast das Doppelte als mit englischen Dampfern.

Diese den Engländern offenbar sehr unangenehmen Tatsachen werden in dem Bericht über unsere Kolonie näher erläutert. Als Ursache des Uebergewichts der deutschen Linie wird erstens die Subvention, die sie vom Reiche erhält, und zweitens die schlechte Verbindung der Dampfer der einzigen englischen Linie, der British-Indian Steam-Navigation-Compagnie angeführt, die nur einen vierwöchentlichen Dienst hat gegen einen dreiwöchentlichen der deutschen. Ein weiterer Nachteil der englischen Linie ist, daß die Güter nach Ostafrika in Aden umgeladen werden müssen, die für Deutsch-Ostafrika bestimmten sogar noch ein zweites Mal in Zanzibar, und zwar in offenen Dhau, weil die englischen Dampfer die deutsche Kolonie überhaupt nicht anlaufen. — Bis vor zwei Jahren existierte noch eine zweite englische Linie, die British East Africa Linie. Beide Gesellschaften machten sich aber eine derartige Konkurrenz, daß die Frachtraten nach London von 35 M auf 7 M pro Tonne sanken, während die deutsche Linie ihre Frachttaxe von 36 M aufrecht erhielt. Diese unsinnige Konkurrenz endete mit dem Eingehen der einen englischen Linie. Seitdem, so heißt es in dem Bericht, hat die deutsche Linie ihr Monopol wieder gewonnen, und sie hat dabei nicht verschmäht, die Lage auszunutzen, indem sie im Jahre 1908 die Frachten nach Europa auf 55 bis 60 M erhöht hat, so daß die britischen Güter nach Ostafrika gegenwärtig zu einem Preise befördert werden, der das Maß eines vernünftigen Verdienstes beträchtlich überschreitet. Sollten diese Angaben richtig sein, so wäre damit der zu hohe Verdienst der Uganda-Bahn an uns wieder ausgeglichen. Der

Bericht beklagt sich dann noch darüber, daß die Linie deutschen Firmen einen Rabatt von 10%, in einzelnen Fällen sogar von 20 bis 25% gewähre. Als Quelle für diese Angaben werden britisch-indische Kaufmannskreise genannt. — Von der deutschen Dampfer Subvention und ihren Wirkungen heißt es, daß sie ihren Zweck, Ausdehnung des deutschen Handels auf dem afrikanischen Kontinent, durch ihre Erfolge mehr denn erfüllt hätte. Wer sich der erbitterten Kämpfe, die Bismarck vor 25 Jahren im Reichstage gerade um diese Subvention zu führen hatte, erinnert, und heute seine damaligen berühmten Reden liest, dem dürfte diese widerwillige englische Anerkennung eine besondere Genugtuung gewähren.

Nach dem Bericht ist es für England völlig ausgeschlossen, mit einer derartig fest etablierten Linie den Konkurrenzkampf aufzunehmen, ohne eine sehr bedeutende Subvention seitens der Regierung. Die weiteren Ausführungen hierüber lassen erkennen, daß die Gewährung einer derartigen Subvention für den englischen Handel als notwendig erachtet wird, so daß wohl mit ihrer Einführung in einiger Zeit gerechnet werden kann.

Ueber die vielbesprochene Arbeiterfrage wird ausgeführt, daß ihr Vorhandensein hauptsächlich in der Konzentration der Unternehmungen auf unverhältnismäßig kleine Bezirke ihren Grund habe, die ein Heranziehen von Arbeitern aus weit entlegenen Gegenden nötig mache. Der erste Schritt zu ihrer Lösung sei gute Behandlung der Arbeiter sowie die Erfüllung der Versprechungen, die ihnen gemacht seien und die sie bewogen hätten, von ihrer Heimat zu den Arbeitsstätten zu kommen; die wirkliche Lösung der Frage aber würde erst durch Ausdehnung des Eisenbahnnetzes herbeigeführt werden. Von den neuen Maßnahmen bei uns zur Regelung der Arbeiterfrage heißt es, daß sie geeignet seien, durch ihre Unparteilichkeit die Frage zur Zufriedenheit zu lösen.

Dieselben Verhältnisse in bezug auf die Arbeiterfrage liegen übrigens in Britisch-Ostafrika vor. Der dortige Gouverneur berichtet, daß die Hauptschwierigkeit darin liege, die Eingeborenen zu Arbeiten auf längere Zeiträume zu bewegen und Maßnahmen zu treffen, die zu gleicher Zeit Arbeitgeber und Eingeborene befriedigen können. Zu diesem Zweck sind dort neuerdings in den verschiedenen Provinzen Arbeitsämter errichtet worden, bestehend aus Beamten und Interessenten. Ihre erste Aufgabe soll sein, die besten Mittel zu finden, Arbeit zu erlangen wie zu regulieren. Jedenfalls dürften sie dabei in der Lage sein, falsche Versprechungen von Agenten, über deren Schädlichkeit bei uns in der letzten Denkschrift an den Reichstag so sehr geklagt wird, unmöglich zu machen.

Die größte Anerkennung wird unseren Eingeborenen-schulen spendet. Von ihnen heißt es, daß sie unter Berücksichtigung des rohen Materials Wunderbares leisten. Nicht nur in Dar-es-Salam, sondern auch an anderen Verwaltungszentren würden bereits Eingeborene als Schreiber und kleine Beamte benutzt. Dabei würde kein Zwang auf die Teilnahme am Unterricht ausgeübt, sondern nur das Interesse der Häuptlinge und Angehörigen zur Mitarbeit zu erregen gesucht. Die Behauptung, daß Erziehung die Eingeborenen verderbe, würde in Deutsch-Ostafrika selten gehört, Beamte wie Laien behaupteten das Gegenteil. (?) Die praktische Art und Weise des deutschen Erziehungssystems zeigte sich am besten in der Errichtung von industriellen Schulen in Dar-es-Salam und Tanga, die in den verschiedenen Handwerken wie Zimmermann, Schmiede, Schlosser, Buchbinder und Buchdrucker vorzügliche Erfolge aufzuweisen hätten. Der Zweck dieser industriellen Schulen sei, geschickte Arbeiter heranzubilden, die mit der Zeit in ihren Heimatsorten in den verschiedenen Teilen des Landes ihre Kenntnisse auch anderen mitteilen würden. — Gleich segensreich wirkten die Missionsstationen, die oft unter sehr widrigen Verhältnissen in den schwer erreichbaren Gegenden des Innern an der Hebung der Eingeborenen arbeiteten.

Die Frage, ob die Hochlande im Innern dauernd für Weiße geeignet sind, hält bekanntlich unser Kolonialamt noch nicht für genügend geklärt. Unsere letzte Denkschrift sagt darüber, daß noch nicht bewiesen sei, daß eine vollkommene Akklimatisation ohne nachfolgende Degeneration

stattfinden kann. Solange diese Vorfrage nicht in bejahendem Sinne entschieden sei, würde man eine Schuld auf sich laden, wenn man deutsche Familien in das Schutzgebiet locken wollte. Soweit sie sich freiwillig entschließen, würde selbstverständlich von den Behörden jede mögliche Unterstützung zuteil. In bezug auf dauernde Niederlassung haben erst in letzter Zeit sich gewichtige Stimmen für ein „non liquet“ ausgesprochen. — Im Gegensatz hierzu sagen die englischen Berichte, daß der größte Teil der Hochländer beider Kolonien gesund und geeignet für europäische Einwanderung seien. Im bezug auf Britisch-Ostafrika wird als schlagender Beweis für die Vorzüglichkeit des Klimas das gesunde Aussehen der Kinder, die dort geboren sind und aufwachsen, angeführt. Ob diese Behauptung nicht zu optimistisch, muß die Zukunft lehren.

Ueber die wünschenswerte europäische Einwanderung sagt der englische Bericht über unsere Kolonie dasjenige, was vorher schon in dem Bericht über Britisch-Ostafrika gesagt wurde. Abgesehen von der nötigen Erfahrung wäre auch hier vor allem Kapital nötig. Der Gouverneur von Britisch-Ostafrika hält für seine Kolonie als Minimum ein Kapital von 15 000 bis 20 000 M für nötig.

Ueber die Einwanderung von Indiern glaubt der Bericht, daß sie unserer Kolonialregierung willkommen sei, eine Annahme, die wohl auf einem Irrtum beruht. In unserer Denkschrift ist über die Einwanderung von Indiern nichts gesagt. Nach dem englischen Bericht soll sie infolge der Abwehrmaßnahmen in Britisch-Ostafrika etwas zugenommen haben. Da für das Jahr 1907 die indische Einwanderung aber nur 200 Personen betragen haben soll, so dürfte sie für die Kolonie bedeutungslos sein. Nach Britisch-Ostafrika wanderten 1907 4005 Indier ein gegen eine Auswanderung von 3356.

In seinem Gesamturteil kommt der Bericht zu dem Ergebnis, daß, so groß und vielversprechend die Fortschritte bis jetzt in der Entwicklung der Kolonie auch wären, es doch boreiligt sei, schon jetzt ein Urteil für ihr zukünftiges Gedeihen abzugeben. Die Kolonie scheint heute in dem kritischen Stadium zu sein, in dem auf Grund des offenkundigen Erfolges von Versuchen große Kapitalien in sie hineingesteckt seien. Erst wenn genügend Zeit vergangen, würde man ihr die brillante Zukunft voraussagen können, die man ihr nach ihrem jetzigen Ausblicken zuerkennen möchte. — Der endgültige Erfolg sei zum größten Teil abhängig von dem Gedeihen der europäischen Plantagen und der Notwendigkeit, die entgegengesetzten Elemente miteinander auszuwöhnen, als da sind: Die Interessen des Eingeborenen als des früheren Besitzers, die Interessen des Europäers, der seine Hoffnungen und sein Vermögen in die Kolonie gesteckt und von seiner Regierung Beistand in seinen Unternehmungen verlangt, und schließlich die Interessen des fremden Elements, wie die der Indier.

Zum Schluß setzt der Bericht, wohl wegen des schnellen Aufblühens unserer Kolonie, die verschiedene Stellung der beiden benachbarten Kolonien zu ihren Mutterländern auseinander. Im Gegensatz zur britischen Kolonie nehme Deutsch-Ostafrika in Deutschland die erste Stellung unter den Kolonien ein und infolge dessen würde ihr auch die Hauptaufmerksamkeit und Unterstützung zuteil. Diese Gegenüberstellung erscheint nicht angebracht. Das große Interesse Englands an Britisch-Ostafrika, wenn auch hauptsächlich in ihrer Stellung als Konkurrenz-Kolonie zu unserer, geht aus dem gigantischen Bau der Uganda-Bahn deutlich hervor.

Deutsche Kolonialztg.

## Aus unserer Kolonie.

**Indi.** Der Ausreißer Rudolf Köbiger gefaßt. Unter dem 8. September wurde an dieser Stelle gemeldet, daß ein gewisser Köbiger, der als Buchhalter auf der Ostafrika-Kompagnie-Plantage Kikwetu beschäftigt wurde, unter Mitnahme von 950 Ropie sowie der Klassenklüssel das Weite gesucht hätte. Seine Spur verlor sich in Mikindani.

Die Herrlichkeit hat nicht lange gedauert. Am 11. d. Mts. wurde Köbiger in So auf Betreiben des dortigen Deutschen Konsulats festgenommen. Er scheint sehr sparsam gelebt zu haben, denn man fand bei ihm noch über 550 Rp. —

Er ist mit „Bürgermeister“ am Montag hier eingeliefert und steht seiner Strafe wegen Unterschlagung entgegen.

**Indi.** Am 15. Sept. traf hier das französische Kanonenboot „Surprise“ ein. Dasselbe brachte die Europapost für Indi.

**Indi.** Wechsel im Kompagnie-Kommando. Herr Oberleutnant v. Butika: er traf von Saffware in Viadi ein und übernimmt die Kompagnie, solange Herr Hauptmann Baura: stark, der mit Gemahlin mit „Bürgermeister“ einen Europa-Urlaub angetreten hat, abwesend ist.

**Morogoro.** Die 9 Kilometer von Morogoro gelegene Rauschul-Plantage des Griechen Perzamanos, der bei Eingeborenen unter dem Namen „bwana mzuri“ bekannt ist, wurde von der Firma Koll & Hürtel käuflich erworben.

Warum werden in Morogoro so wenig Kartoffeln gebaut? Heute lasen wir in einem uns zur Verfügung gestellten morogorener Brief einen Angestrichen um ein Trajila Kartoffeln, da dort alles aufgegeben sei.

Das berührt eigentümlich, da man doch bisher immer gehört hat, daß das dortige Hochland zum Kartoffelbau sehr geeignet.

Aber: Wir reden klug und essen — englische Nairobi-Kartoffeln.

**Morogoro.** Bau einer praktischen Straße. Es wird uns geschrieben: Man ist augenblicklich dabei, von dem Bezirksamt einen gerade Straße bis an die Bahn zu bauen, die dicht beim Hotel Sailer & Thomas mündet.

Dadurch wird die Strecke zur Behörde nicht unerheblich verkürzt, und man braucht nicht wie bisher zwischen Negeer- und Sanderbuden lustwandeln, sondern vermag das Bezirksamt schnell und in frischer Luft zu erreichen.

**Morogoro.** Das einzige Hotel in Morogoro, der den Herren Sailer & Thomas gehörige „Deutsche Kaiser“ wird heute nach dem umfangreichen Schwarz'schen Hause verlegt.

**Tabora.** Der neue Bezirksamtmann von Tabora, Geh. Regierungsrath v. Groß ist in Bekleidung des ebenfalls nach Tabora versetzten Affessor's Knak mit dem heutigen Frühzuge nach Tabora abgereist.

**Tanga.** Usambara-Eisenbahn. Herr Eisenbahnkommissar Regierungsbaumeister Almaras ist gestern früh per „Bürgermeister“ nach Tanga abgefahren. In seiner Anwesenheit wird die Trasse der Neubauftrasse von Nifso nach Same endgültig festgelegt werden.

Außerdem wird Herr Almaras Revisionen vornehmen.

**Moschi.** Zur Bekämpfung des Küstenfiebers erläßt das Bezirksamt Moschi folgend Bekanntmachung:

1. Kinder, die aus dem Krakubezirk herkommen oder den Krakubezirk passiert haben, müssen als küstenfieberverdächtig, bevor sie in den Kruschabezirk eingeführt oder durch den Bezirk getrieben werden dürfen, auf der Beobachtungsstation am Engare ol Umtonje in Quarantäne gehen.

2. Nach Ankunft auf der Beobachtungsstation ist dem Leiter derselben in Kruscha oder in dessen Abwesenheit der Bezirksnebenstelle von dem Eintreffen der Kinder unter Angabe der Anzahl und des Herkunftsortes Mitteilung zu machen.

3. Wird die Verbringung der Kinder oder eines Teiles derselben in die Beobachtungsställe in der Nähe des linken Ufers des Burkaflusses bestimmt, so ist die angeordnete Anzahl, nachdem von den Tieren zuvor die Becken gründlich abgelesen wurden, in die Ställe zu verbringen, woselbst dieselben 2 bis 3 Tage zwecks Beobachtung stehen müssen. Nach Ablauf dieser Frist erhalten die gesunden Tiere Erlaubnis zur Einfuhr in bezw. zum Weitertrieb durch den Bezirk, während für die als krank befundenen Tiere besondere Anweisung ergeht. Auf eventuelle Anordnung des Leiters der Beobachtungsstation sind die den Kindern am Engare ol Umtonje abgelesenen Becken ihm zu überbringen, andernfalls sorgfältig, am Besten in Feuer zu vernichten.

4. Die in den Ställen untergebrachten Kinder dürfen diese ohne Erlaubnis des Leiters der Beobachtungsstation nicht verlassen. Während des Aufenthalts in den Ställen haben die Besitzer der Kinder für die Fütterung und Tränkung ihrer Tiere zu sorgen. Das Futter ist in die Ställe hereinzutragen, die Tränkung hat aus dem zwischen den beiden Ställen befindlichen Steuertrog zu erfolgen. Das Öffnen und Schließen des zu dem Tränktrog führenden Wassergrabens vor und nach jeder Tränkung liegt dem jeweiligen Viehbesitzer oder dessen Angestellten ob, ebenso hat derselbe für eine täglich einmal vorzunehmende Reinigung der Ställe zu sorgen.

5. Viehbesitzer, die ihre Kinder nicht nach den Beobachtungsställen zu bringen beabsichtigen, müssen ihre Kinder in die Beobachtungsstation am Engare ol Umtonje einer Quarantäne von eventuell 3 Wochen Dauer unterwerfen. Nach Ablauf der Quarantänezeit müssen diese Kinder auf Anordnung des Leiters der Beobachtungsstation zwecks Besichtigung in oder bei dem Orte Kruscha vorgeführt werden, worauf, sofern die Tiere nicht küstenfieberverdächtig erscheinen, den Besitzern der Weitertrieb gestattet werden wird.

6. Kinder, deren Weitertrieb gestattet worden ist, dürfen in Kruschabezirk „nur auf der Straße Trauku-Kruscha-Moschi“ unter Fahrstraße getrieben werden.

7. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Anordnung werden gemäß Paragraph 14 der Verordnung vom 27. Februar 1909, Z. No. 3065 betreffend die Bekämpfung des Küstenfiebers bestraft.

**Moschi.** Gebührengesetz für Bestellung von Telegrammen in Kruscha und Umgebung. Es werden erhoben pro Telegramm: im Ort Kruscha 0,05 Rp. Von Kruscha nach Mission Kruscha sowie bis zum 3 km im Umkreise und den Ort Kruscha 0,10 „

„ nach Ndumama u. nach Engare ol Umtonje 0,25 „  
 „ nach Mission Meru 0,40 „  
 „ Tanga und Ngongongare 0,50 „  
 „ Donyo Sambo 0,75 „  
 „ Engare nanhuki 1,00 „  
 „ Engare Nairobi 1,25 „  
 „ Seecenplatte 1,25 „

Bestellgebühr ist dem Boten stets auszuhändigen und im Begleitbuch einzutragen. Interessenten, die ihre Telegramme abzuholen wünschen, werden gebeten, dies der Postagentur mitzuteilen.

## Psychologische Betrachtungen über in den Tropen lebende Europäer.

Von Dr. D. Ammon in der Deutschen Welt.

Unter den Tropen ist in Kohlbrugges Schrift Ostindien zu verstehen, wo er als Forscher eine Anzahl Jahre zugebracht hat. Seine Betrachtungen lassen sich aber auch auf andere tropische Gegenden ausdehnen, wenn man die nötigen Unterscheidungen macht. Er geht von dem Satz aus, daß jede menschliche Gesellschaft in der Meinung befangen ist, vortrefflicher zu sein als jede andere, obgleich die Verschiedenheit oft nur untergeordnete Punkte betrifft. So glauben die braunen Bewohner Ostindiens, über den Holländern zu stehen, auch in sittlicher Hinsicht, und die Indoeuropäer ihrerseits mißachten die Europäer, die zu Hause geblieben sind, diese wieder die Landsleute, die lange Jahre in Indien zubrachten. Die gegenseitige Mißachtung ist instinktiv, nicht überlegt: ohne sie müßten die sozialen Auffassungen und sittlichen Begriffe, die eine Gesellschaft erhalten, ihre erziehende Kraft verlieren und die Gesellschaft würde zerfallen. Eine historische Untersuchung über die Entstehung der europäisch-indischen Gesellschaft gibt viele Aufschlüsse über das Thema. Drei Sorten Menschen haben sie aufgebaut. Die ersten Grundlagen der indischen Gesellschaft wurden gelegt durch Abenteurer, die die Gefahr lieben, und solche Leute waren nötig inmitten der fremdartigen Zustände. Sie brachten Körper- und Willenskraft und nie versagende Energie, waren bereit, alles zu wagen mit dem Bewußtsein, nicht viel verlieren zu können; nötig waren auch Mut, Unerschrockenheit, Unabhängigkeitsgefühl, Selbstvertrauen. Letzteres wurde noch verstärkt durch eine einseitige christliche Auffassung, denn die Koloni-

sten betrachteten sich als ein auserwähltes Volk, wie die Juden im gelobten Land; die Eingeborenen und ihr Gebiet waren ihr rechtmäßiges Erbe. Sie zu unterwerfen, zu vernichten oder als Sklaven arbeiten zu lassen, den Handel zu monopolisieren, das alles schien vollkommen gerechtfertigt. Es beruhte auf gutem Glauben, ohne alle Zweifel. Christliche Liebe galt nur gegenüber Christen.

Eine zweite Gruppe bestand aus solchen, die daheim irgend etwas auf dem Herdholz hatten. Der nach Indien geschickte Taugenichts ist eine stehende Figur in der Theaterliteratur der vorhergehenden Jahrhunderte. Unter dieser Gruppe befanden sich solche, die die Sittlichkeit in Indien nicht erhöhten; es war ein Glück, daß viele durch Zügellosigkeit bald zugrunde gingen. Aber viele andere kamen gleichwohl in Indien auf den rechten Weg. Sie hatten zu Hause nichts getaugt, weil für ihren nach Taten dürstenden Geist die enge Umgebung ein Schnurleib war, den ihre Lebenskraft mit Gewalt sprengte. Auf die andere Seite des Erdballs verbracht, bewiesen sie Energie und Arbeitssucht, die hier bessere Gelegenheiten zur Aeußerung fanden. Die meisten hatten auch eine Schuld in klingender Münze im Mutterland zurückgelassen, und da sie mit Ehre heimzukehren wünschten, setzte sich die Energie häufig um in eine Jagd nach Ehre und Geld.

Die dritte Gruppe lieferten die unteren Volksklassen, die groben Arbeiter, die zu jedem Werk unentbehrlich sind. Sie wurden wohl einst in den Gefängnissen angeworben. Eine Umgebung, der alles fehlt, was wir zu unserer Zivilisation rechnen, stalt an den einzelnen die Anforderung, eine Menge von Verrichtungen selbst zu erlernen, die wir in Europa anderen über-

lassen. So bildeten sich die Ankömmlinge um in mehr oder weniger geschickte Bekleide von allerlei Art. Wer sich anzupassen verstand, kam vorwärts. So wurden aus Soldaten und Seelenten Wadenhalter, Beamte, Wirte, Lehrer. Einige stiegen auf der Amtleiter bis zu den höchsten Stufen. Da der Bedarf so groß war, durfte man nicht zu wählerisch sein; man fragte nicht nach der Erziehung, sondern nur nach Wagem und Können. Im Anschluß daran schildert der Verfasser den damaligen Tiefstand der allgemeinen Bildung in Java. Die Vorschriften für erwachsene Beamte der Ostindischen Kampagne würde heute jeder Bauernjunge erfüllen.

Eine vierte Gruppe hinzuzufügen, die aus der holländischen Mittelklasse kam, hält der Verfasser für unnötig. Das waren Leute, die hinübergingen und eine Verwendung verlangten, als ob sie im eigenen Lande wären. Diese Klasse bestand früher nicht, sondern bildete sich erst im letzten Jahrhundert, nach der Auflösung der Kompagnie, als man Beamte, Offiziere, Ärzte für den Dienst in den Kolonien ausbandte. Auch diese hatten daheim vielfach Anstoß gegeben.

Hiernach darf es uns nicht wundern, daß in den Augen der stillen, gezeigten Bürger Hollands die aus Indien Zurückgekehrten wie mit einem Flecken behaftet erschienen. Die Bürger sollten aber nicht vergessen, daß die über das Weltmeer Gezogenen das Land groß und mächtig machten, daß sie den Reichtum schufen in dem die Landsleute in Europa leben. Sie waren in ihrer Rauheit die Steinpfeiler, auf denen die Bildung derer beruht, die auf sie mit Geringschätzung herabsehen. Umgekehrt erschienen den Zurückgekehrten die im Mutterland gebliebenen Brüder lahm und schwach, als Men-

**Muanza.** Die Deutsche Nyanza-Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H. läßt zur Beteiligung an der Erhöhung des Stammkapitals ein, das s. Zt. voll einbezahlt wurde.

Die Gesellschaft ist begründet durch notariellen Vertrag vom 9. April 1907 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung im Sinne des Reichsgesetzes vom 20. April 1892. Sie hat ihren rechtlichen Sitz in Stuttgart und die geschäftliche Hauptniederlassung in Muanza am Victoria-Nyanza (Deutsch-Ostafrika). Die Gesellschaft ist begründet worden durch die Herren Kommerzienrat Heinrich Otto und Konsul Albert Schwarz, beide in Stuttgart, unter Mitwirkung des Herrn Dr. Franz Hilbrandt, früher in Diensten der deutschen Schutzruppen.

Mit Rücksicht darauf, daß nimmehr das Unternehmen erweitert und das Stammkapital erhöht werden soll, haben die Herren Kommerzienrat Otto und Konsul Schwarz ihr Amt als Geschäftsführer niedergelegt und es wurde ein Ausschickrat bestellt, bestehend aus den eben genannten beiden Herren, Herrn Geheimrat Dr. Paasche, erster Vizepräsident des Reichstags in Berlin und Herrn Generalmajor Jungblut in Goslar. Zu Geschäftsführern wurden bestellt die Herren Carl Jungblut, welcher nach wie vor den Betrieb der Gesellschaft an Ort und Stelle leitet, und Kapitänleutnant a. D. Paasche in Berlin, welcher die Geschäftsführung in Deutschland übernehmen soll.

Nimmehr soll den Anträgen der Verwaltung entsprechend das Stammkapital auf M. 500 000 erhöht werden.

Diese Erhöhung ist erforderlich, da die Erfahrungen des letzten Geschäftsjahres ergeben haben, daß das vorhandene Betriebsmaterial an Schiffen nicht ausreicht, um den an das Unternehmen gestellten Transportanforderungen zu genügen. Der Mangel an Schiffen machte sich besonders in der Erntezeit fühlbar; insbesondere reichten die Schiffe für Befrachtung der anderen beiden deutschen Plätze Buloba und Schirati nicht aus; sie konnten nur für den Muanza-Bezirk fahren.

Ferner gestalteten sich die Unkosten in Ansehung der geringen Zahl von Fahrzeugen zu hoch. Eine Erweiterung des Unternehmens bedingt nicht auch eine Vermehrung des europäischen Personals mit Ausnahme eines zweiten Maschinisten, resp. Werkmeisters. Die allgemeinen Unkosten werden sich also auf einen größeren Umsatz verteilen.

Die Regierung hat der Gesellschaft ein großes Entgegenkommen bewiesen und unter anderem 6 große steinerne Pierz, welche das Laden und Löschen erheblich erleichtern, errichtet.

Es sollen zwei Dampf-Leichter von je etwa 35 Tons und zwei Dampfmaschinen mit zwei Leichtern erbaut werden.

Außerdem wird die Errichtung einer kombinierten Reis-Mühlenanlage in Angriff genommen.

Eine ausführliche Rentabilitätsberechnung soll nach Vergrößerung des Betriebes einen jährlichen Reingewinn von 90 000 Mark ergeben.

## Lokales.

— Ein Südstationen-Rüstendienst der Deutschen-Ostafrikalinie.

Wie uns die Linie mitteilt, soll demnächst ein regelmäßiger Dienst an der Südküste unserer Kolonie eingerichtet werden, den vorläufig der D. O. A. L.-Dampfer „Kaiser“ und später der D. O. A. L.-Dampfer „Reichstag“ versehen wird. Das Schiff läuft Kilwa, Lindi, Mikindani und auch wohl Kilindoni-Nafia an.

schon von beschränkter Auffassung, mit einer kurzfristigen, ängstlichen Politik. Holländische Vahmheit, Zimperlichkeit, Maniertheit, Unnatürlichkeit, Mörgeleucht, das sind Ausdrücke, die man täglich von Indiemännern hören kann, die auch im Mund von Leuten mit ruhiger Tatkraft nicht unberechtigt erscheinen. Verfasser ist überzeugt, daß vieles, was man in Holland beklagt, dem blühenden Blutverlust zuzuschreiben ist, den die Auswanderung nach Indien dem Mutterlande zufügt.

Der Zustand der heutigen Gesellschaft Indiens entspricht dem, was nach obigem zu erwarten war, nur daß die starken Farben etwas mehr ausgeglichen und verwischt wurden. Sie werden immer undeutlicher, und dies rührt daher, daß nun viele junge Holländer von ihren Eltern dazu erzogen werden, ihr Leben in Indien anzubringen. Die Eltern gehören der breiten Mittelklasse an, sind also meist gebildete Leute, die ihren Kindern bessere wirtschaftliche Aussichten eröffnen wollen, als in Europa zu erwarten stehen.

Sehr viel hat die Verbesserung der Verkehrsverbindungen bewirkt. Der Zusammenhang mit Holland ist enger, der Einfluß seiner Bildung größer geworden. Ferner trat hinzu die europäische Frau. Sie war früher in viel zu geringer Anzahl vorhanden, um einen sittigen Einfluß zu üben. Da die Männer sich in kürzerer Zeit aufreiben, als die Frauen, gab es viele Wirren, die bald wieder heirateten. Aber außer Beziehung zu ihren weißen Schwestern nahmen die Frauen nur zu bald die Gewohnheiten und sogar die Kleidung der indischen Frauen an. Sie lauten Si. ih, prilgelten Sklaven und trugen nicht viel zur Kräftigung des Realismus in den Kolonien bei. Erst als ganze Familien mit Frau und Kindern nach Indien kamen, wurden auch als

Die jedesmalige Reise nach den Südstationen erfolgt von hier aus nach Ankunft des von Europa kommenden Dampfers, die Rückreise nach Darassalam rechtzeitig zur Abfahrt des für Europa bestimmten Dampfers von Darassalam.

Diese Neueinrichtung wird dem Süden sicherlich zugute kommen, da man dann einigermaßen komfortabel und nicht so wenig bequem wie bisher nach den Südstationen zu gelangen vermag.

— Der Bootsdienst am Zoll ist ungenügend. Schon vor längerer Zeit wurde diese Frage einmal angeschnitten mit dem Erfolge, daß das Bezirksamt anordnete, es müßten stets zwei Baharias in dem unten am Zoll stehenden Mißhar-Kiosk zugegen sein und fahrbereite Boote haben.

Einmal passierte es dem früheren Bezirksamtmann Boeder, der einen Kriegsschiffkommandanten an Bord bringen wollte, daß kein Boot zur Stelle war.

Die Mannschaften der Kriegsschiffe, die ihre Urlaubszeit pünktlich einhalten müssen, haben unter dem Fehlen der Boote zu leiden gehabt. Auch sind Strafen verhängt, ohne daß die Leute sondern nur die fehlenden Boote daran schuld waren.

Anfänglich wurde als Gegenbeweis angeführt, die Leute könnten sich ja ein Kriegsschiffboot heranziehen.

Man war auch geneigt, diesen Grund als stichhaltig anzunehmen, bis, wie oben erzählt, der Kommandant selbst mit seiner Peise kein Boot seines Schiffes heranzustellen imstande war und daher ein Mietsboot benutzen wollte, das aber nicht zu bekommen war.

Abends bezw. Nachts des letzten Donnerstags, Freitag und Sonnabend war wieder kein einziges Boot zu haben.

Das Bezirksamt läte im Interesse der Allgemeinheit gut, da einmole zu revidieren und gründliche Ordnung in diesen verkehrsbehindernden Schlenbrian zu bringen. Wozu haben wir denn die schönen polizeilichen Geldstrafen, die die viel Geld verdienenden Baharias und Bootsinhaber in angemessener Höhe zahlen könnten und auch müßten.

— Ein alter Afrikaner gestorben. Gestern früh verschied an Herzschwäche plötzlich der Zollamtsassistent Baron im Alter von 43 Jahren. Mit ihm ist einer von den Alten dahingegangen, dessen sich wohl alle älteren Kolonisten erinnern.

Baron trat am 27. Juni 1895 in den Kolonialdienst und war in Saadani, Pangani, Mohoro, Lindi, Mikindani, Tanga und Darassalam beschäftigt.

Ein tragisches Geschehen wollte es, daß er wenige Tage, bevor er heimreisen und in den Ruhestand treten wollte, dahingerafft wurde.

Die ihm lieb gewordene afrikanische Erde wird dem allezeit hilfsbereiten Beamten leicht sein.

— Keine neuen Spezialarten von D. O. Afrika. In der letzten Zeit wurde hier öfters, ja sogar von beamteter Seite die Behauptung laut, daß eine teilweise Neu-Auflage der großen Karte von D. O. Afrika: 300 000 bereits geschehen sei.

Auf unsere Erkundigung hat uns der Verlag die schriftliche Erklärung gegeben, daß ihm davon nichts bekannt sei.

Damit darf der strittige Punkt als erledigt gelten.

— Carabonica-Baumwolle. Der Leiter der Baumwoll-Centrale für Deutsch-Ostafrika Herr Rudolf Klinghardt trifft nach Dramnachricht aus Durban am 16. Oktober mit Reichspostdampfer „Gertrud Woermann“ von Quensland wieder in Darassalam ein.

— Die Zentralbahn hat am letzten Sonntag das bei Kilometer 118 gelegene Dorf Kibete erreicht.

Lehrerinnen, Erzieherinnen, Ladenmädchen noch weitere heiratsfähige Frauen nachgezogen.

Der frühere Frau-mangel hatte zur Folge, daß viele Weiße sich mit farbigen Frauen verbanden, teils auf Zeit, teils dauernd. Im ersteren Falle blieben die Kinder in der Gesellschaft der Eingeborenen. Im zweiten Fall wurden sie gefesslich anerkannt und trugen den Namen des Vaters. Die Jungen heirateten meist wieder Eingeborene, die Mädchen aber reinblütige Europäer, so daß eine Fülle von Mischlingen in hundertlei Schattierungen entstand. Vielen sieht man die gemischte Herkunft kaum mehr an, aber bisweilen tritt sie unverhofft wieder hervor. So bei den Neugeborenen, die obwohl sonst ganz weiß, am unteren Ende des Rückens einen braunen Fleck zeigen. Oder es entspringen aus einer Ehe von anscheinend ganz weißen Eltern Kinder, die so braun wie Eingeborene sind. Die indische Großmutter oder Urgroßmutter verrät sich oft in der Breite des Gesichtes, besonders an den Fohbeinen, oder in der Farbe von Haaren und Augen. Die Auffassung von der Vornehmheit der weißen Rasse wirkt immer noch nach; eine Frage nach möglicherweise gemischter Abkunft würde als Beleidigung angesehen. Ja, vielen ist es unangenehm in Indien geboren zu sein, wann auch von weißen Eltern. Dieses Gefühl ist aber im Schwinden, weil die Mißachtung der in Indien Geborenen abgenommen hat. Unter den Eingeborenen wird ein nachweisbarer Tropfen weißem Blutes wie ein Adelsbrief geschätzt. Schluß folgt.

## Fremden-Verkehr.

Hotel Kaiserhof: Herren Hauptmann Herrmann, Morrison, Wisman-Hotel (Gurmulik) Herren Winkelmann, Mayer nebst Gemahlin u. Kind, Emanuel, Wäsele, Brauer, Gurr, E. Gaba.

Man hofft, daß die Gleispitze noch Ende dieser Woche bis zu dem bei Kilometer 122 gelegenen Bahnhof Kibete vorgestreckt sein wird.

— Wunderschöne lebenswahre Photographien von afrikanischem Wild, die der Elefantenjäger Wilhelm Bloem angefertigt hat, sind im hiesigen Verlage von C. Vincenti zu besichtigen und käuflich zu erhalten. Das große Format von 17: 23 läßt alle Einzelheiten scharf erkennen.

Unter der Serie, die 33 Aufnahmen umfaßt, sind besonders eigenartig die Bilder: Eine Strecke von drei starken Elefanten, ein starker männlicher lebender Leopard in der Falle auf nächste Distanz zweimal geknipst, eine Strecke von 6 Swalla-Antilopen u. 6 Wildschweinen, eine Milpferdheerde in voller Flucht durch einen flachen Fluß und ein wundervolles Elefantenportrait.

## Telegramme.

### Erneute Gefechte in Marokko.

London, 21. September 09. Gestern begannen die Spanier ihren Vormarsch in den Distrikt Melilla und wurden dabei von dem Feuer der Kriegsschiffe unterstützt.

Die Marokkaner wurden mit schweren Verlusten zurückgeschlagen. Die spanischen Verluste waren nur gering. Die Spanier besetzten weit vorgeschobene Positionen.

Sultan Mulai Hafid hat den Großmächten eine Note zustellen lassen, in der er um Intervention gegen Spaniens Vorgehen bittet.

### 14 Spanier getötet und verwundet.

London, 22. September 09. Die Mauren machten den vor-marschierenden Spaniern mit verzweifelter Mut jeden Zoll breit Landes freitig. Von der spanischen Kavallerie wurden mehrere **Mitaten geritten.**

Es kam mehreremals zum Handgemenge. Die Spanier verloren gestern an **Toten und Verwundeten 100 Mann, darunter 14 Offiziere.**

### 19 Tote und 106 Verwundete.

London, 23. September 09. Die Spanier brachten aus den gestrigen Gefechten 19 Tote und 106 Verwundete nach Melilla zurück. **Der Feind hat 400 Mann verloren.** Während der ganzen Nacht wurden die spanischen Bivouaks vom den Mauren heftig bedrängt.

Die Spanier sind dabei, die von ihnen eroberten Stellungen zu besetzen.

London, 24. September. Die Spanier schoben gestern wieder ihre Stellungen weiter vor und stießen nur auf schwachen Widerstand. Auf beiden Seiten waren nur wenig Verwundete zu verzeichnen.

### Vordringen der Spanier in Marokko.

London, 27. September. Den Spaniern ist es unter geringen Verlusten gelungen sich in den Besitz des maurischen Operationszentrums Nador zu setzen.

### Zu Tode gekürzt.

London, 22. September. Der französische Hauptmann Ferber **kürzte** während einer Veruchsfahrt in Boulogne **mit seinem Aeroplan ab** und blieb tot am Platz.

Sein Fahrzeug überschlug sich, als Ferber landen wollte, und der Motor zerschmetterte die Gondel nebst seinem Insassen.

### Ein englischer Zerstörer aufgelaufen.

Nach einem londoner Telegramm v. 22. September lief der englische Torpedozerstörer „Itchen“ bei den Schetland-Inseln auf, konnte aber einen Tag später wieder flott bekommen werden.

### Die Zuder von Zanzibar.

London, 22. September 09. Im englischen Unterhause forderte Sir Cotton Edward Grey auf, die eingelaufenen **Beschwerden der in Zanzibar ansässigen Zuder** zu untersuchen. Der Staatssekretär antwortete, er hätte von dem Vorsitzenden der Versammlung vom 19. Mai noch keinen offiziellen Bericht erhalten. Er wäre daher nicht in der Lage, sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen. Er würde das sorgfältig tun, sobald er im Besitz der notwendigen Unterlagen sein werde.

### „Republique“ kürzt 400 Meter ab.

London, 25. September. Das bekannte französische Militärluftschiff „Republique“ **kürzte** am 16. d. Mts. in der Nähe von Toulon aus einer **Höhe von 400 Metern zur Erde. Die Gondel wurde zerschmettert.**

**Vier Insassen sind getötet.** Ursache des Unglücks war das Bersten des Gasbehälters.

### Das Beileid des Kaisers.

London, 27. September. Aus Anlaß des Unglücks der „Republique“ drückte Kaiser Wilhelm dem französischen Kriegsmi-nister durch ein Handschreiben sein Beileid aus.

### Frankreichs Kriegsminister interviert.

London, 27. September. Im Verlaufe eines Interviews erklärte der französische Kriegsminister, man wäre durch das Unglück keineswegs entmutigt. Ein Ersatz für die Republique würde sofort in Angriff genommen werden und außerdem wäre ein weiterer Zerstörer nahezu fertig.

Außerdem seien einige Aeroplans für militärische Zwecke bereits in Auftrag gegeben.

### Passagierverkehr auf den Dampfern der Deutschen Ostafrikalinie.

Mit Reichspostdampfer „Bürgermeister“ gestern früh nach Europa: Herren Hauptmann Baumstark u. Gemahlin, (von Lindi), Oberingenieur Hoch u. Gemahlin, Zolldirektor Schwarze nebst Gemahlin u. Tochter, Oberleutnant Spiegel, Oberleutnant Kell, Regelmeyer, Faust, Kreter, Frau Greiner, Frau Steffens; nach Tanga: Herren Regierungsbaumeister Almaras, Geheimrat Dr. Zacher, Baumeister Hüsinghoff, Baumann; (D. O. N. G. von Tanga nach Europa: Herren Plantagenbesitzer Wieje (Wilens & Wieje-Umbangu), Joth, Rohde.

## Nachruf!

Gestern früh verschied nach kurzem Krankheitslager der Zollamtsassistent II. Kl. Herr

## Ludwig Baron

im 44. Lebensjahre, nachdem er 15 Jahre in Deutsch-Ostafrika als Beamter tätig war.

Wir werden dem Dahingeshiedenen ein dauerndes Andenken bewahren!

DARESSALAM, den 29. September 1909

Die Beamten des Hauptzollamts.

## Wissmann-Hotel

M. Th. Curmulis

unter den Akazien No. 23. Post-Box No. 13.

Commissions-Agent

14 Zimmer mit elektrischer Beleuchtung  
Pension Rp. 65.— monatlich  
Wohnung mit Pension Rp. 4.75 und 4.25.  
Vorzügliche europäische Küche  
Französischer Rotwein „Rivoire“

## Lienhardt-Sanatorium

Wugiri

Westusambara (Deutsch-Ostafrika).

wird am 1. Oktober ds. Js. wieder eröffnet, bleibt das ganze Jahr über in Betrieb, ist von Tanga in 1 Tage bequem zu erreichen. Auf Wunsch werden Reittiere, Träger auf der Bahystation Morogoro zur Verfügung gestellt. Rechtzeitige Anmeldung erwünscht.

Die Sanatorium-Verwaltung.

Am 1. Oktober übernehme ich das neu renovierte

**Hôtel z. Stadt Daressalam** von Herrn A. Burger; es wird mein Bestreben sein, meine Gäste zufrieden zu stellen. Vorzügliche Monatsmesse Rs. 65 aus dem Hause, Rs. 70 im Hause, wozu Anmeldungen erbitte.

Eröffnungs-Konzert nächsten Sonnabend!  
H. L. H. Koether.

## Paul Mascher Tanga

Postfach 16 — Telefon 27.

Spedition Zollabfertigungen jeder Art Commission An- und Verkauf aller Landesprodukte Uebernahme und Zusammenstellung von Expeditionen und Jagdausflügen.

Uebernahme aller Auktionen Vermittlung von Landverkäufen sowie Neuanlage von Plantagen

Ausrüstung und Verproviantierung von Schiffen

Sachgemässe Verpackung und Spedition von Sammelgegenständen

Grösstes Lager von Zanzibar-Artikel Verladen von Frachten aller Art in eigenen Leichtern Spedition aller Postsachen nach sämtlichen Orten Deutsch-Ostafrikas.

Gestellung von Trägern in jeder Anzahl

Auskünfte aller Art

Kalkgeschäft

## Geschäftsverlegung.

Unserer werten Kundschaft teilen wir hierdurch mit, daß wir mit dem heutigen Tage unser Geschäft vom Prübe'schen Haus in das neue Gebäude des Herrn Schwarz verlegt haben.

Hotel Deutscher Kaiser, Morogoro  
Sailer & Thomas.

## Maschinist

26 Jahre alt, sucht zum 1. Nov. 1909, anderweitig passende Stellung.

Selbiger ist gelernter Maschinenschlosser, Reise-Monteur, der Firma R. Wolf-Magdeburg-B. Vertraut mit sämtlichen Reparaturen sowie Neuaufstellung von Lokomobilen usw. Bedienung elektrischer Anlagen.

Offerten erbitte unter „Carl Rogeler, Neu-Hornow bei Wilhelmstal.“

C. Rogeler.

## Musik-Instrumente

Spieldosen, Musikstränke

Sprechmaschinen für Orchester, Schule u. Haus



Illustr. Preisliste frei.

Jul. Heinr. Zimmermann  
Fabrik Leipzig Export

Vertreter für Deutsch-Ostafrika:  
Anthon & Fliess, Daressalam.

## The East African Standard

Erste und Älteste Zeitung in Britisch-Ostafrika und Uganda. Erscheint in

Mombasa, — Britisch-Ostafrika dem Ausgangspunkt der Uganda Bahn und dem nächsten Wege zu den neu entdeckten Goldfeldern. Bringt immer die Neuesten Nachrichten Abonnementpreis pro Jahr einschl. Porto: für Britisch-Ostafrika Rp. 12.— für die anderen Länder Rp. 13 1/2.

## Wäschetinte!

Zum Färben der Wäsche empfohlen

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung

## Seifenfabrik W. J. Tamé, Tanga

Billiger wie jede andere Seife.

verkauft Seife zu enorm billigen Preisen nur an Wiederverkäufer. Muster u. Preise stehen gern zur Verfügung

## RADDATZ

Suaheli-Grammatik

Einzig existierendes

Lehrbuch des Kisuaheli

welches ein Lexikon deutsch-suaheli, suaheli-deutsch enthält. — Zu beziehen durch die

Deutsch-Ostafrik. Zeitung, Daressalam.

Statt besonderer Meldung.

Die glückliche Geburt eines

Jungen

zeigen ergebenst an

Franz Herms u. Frau

Claire geb. Baldensperger.

Selt vielen Jahren wird in Deutschland und den meisten europäischen Ländern mit größtem Erfolg gegen die Geflügel-seuchen der von uns hergestellten Präparate

**Gallinol** verwendet; die große Sterblichkeit des Geflügels durch Cholera und Diphtheritis wird auf ein Minimum beschränkt und Ansteckung der gesunden Tiere verhindert.

**Gallinol** ist daher für die Tropen besonders geeignet und wird bereits in Südwest mit Erfolg angewandt.

Viele hervorragende Anerkennungen und Nachbestellungen liegen vor.

In Deutschland nur zu beziehen aus dem Veterinärlaboratorium der Apotheke Lippoldsberg a. d. Weser.

Preis pro Fl. ausreichend für 20-25 Hühner etc. 2,50 M., 10 Fl. 23 M. ab hier.

Für Ostafrika Vertretung gesucht.

# Aus fremden Kolonien.

## Djibouti.

Die jüngste französische Kolonie liegt am Südufer der Bucht von Tadjura, dem aufgegebenen Obof gegenüber und, in weiterer Entfernung, auch gegenüber dem aus den Geographiestunden aus geläufigeren Zeiten an der Südküste von Arabien. Wenn man die Straße Bab-el-Mandeb, den Ausgang des Roten Meeres, passiert hat und dann einige Stunden in südwestlicher Richtung weitergefahren ist, tauchen am Horizont die geraden Linien eines flachen Küstenlandes auf, und das Auge gewahrt bald einen langen weißen Streifen, der sich von dem eintönigen Grau des Strandes scharf abhebt und bei genauerem Zusehen von erfrischendem Grün unterbrochen wird. Das ist Djibouti, die Hauptstadt der gleichnamigen Kolonie. Da die projektierten Molen und Kaibauten über ihr Anfangsstadium nicht hinausgekommen sind, so sind die Dampfer genötigt, ungefähr zwei Kilometer von der Stadt entfernt zu ankern. Von hier aus hat man einen guten Ueberblick über die Stadt, die in drei Teile zerfällt: das Bahnhofsviertel, die eigentliche Stadt mit den Wohnungen der Beamten und den Geschäftshäusern, und endlich das Eingeborenenquartier mit den Kasernen.

Die erste Person, die an Bord kam, war ein Polizeikommissar; man hätte fast glauben können, man befände sich im geliebten Vaterland. Es war aber für diesen Besuch ein ganz besonderer Grund vorhanden. Nach Djibouti sind nämlich seit dem Beginn des Bahnbauunternehmens, arbeitssuchende Leute aller Nationen und Arten geflüchtet, die nachgerade eine Plage für die Kolonie geworden sind. Italiener, Griechen, Armenier, manchmal mit Weib und Kind, sind gekommen und haben, da der eigentliche Arbeitsdienst doch von Einwohnern besorgt wird, für Europäer also wenig Gelegenheit für Verdienst ist, von den betreffenden Dampfergesellschaften zurückgefördert werden oder ihren Landsleuten hier zur Last fallen müssen. Um nun diesen Unzuträglichkeiten zu steuern und Zuzug nach Möglichkeit einzuschränken, hat die Regierung der Kolonie die Anordnung getroffen, daß jeder Europäer vor dem Landen einen Arbeitsvertrag oder den Besitz von 200 Francs in bar nachweisen muß, sonst muß ihn der Dampfer an Bord behalten. Eine sehr weise Maßregel, die aber die Agenten sämtlicher Schiffsgesellschaften den in Frage kommenden Reisenden vor Vollziehung des Fahrscheines bekannt geben müssen. Dies scheint nun leider nicht überall durchgeführt zu werden; daher die scharfe Kontrolle der Passagiere durch die Polizeiorgane.

Auch auf der „Cheruskia“ traf der Beamte drei Italiener an, die gegen die Bestimmung in Port Sudan aufgenommen worden waren und die nun bis zum nächsten Hafen auf dem Schiff verbleiben müssen. Das sollte gerade auf einem deutschen Dampfer nicht vorkommen. Es mußte den Agenten zur strengsten Pflicht gemacht werden, zweifelhafte Reisende auf jene Bestimmung aufmerksam zu machen und auch durch Anschläge an den Schaltern und auf den Dampfmaschinen darauf hinzuweisen. Ich meine, ein Reisender wäre zu einer Klage gegen die Gesellschaft berechtigt, wenn er an dem gebuchten Hafen nicht landen kann, sondern bis zum nächsten mitfahren und bezahlen muß oder seinem dortigen Konsulat übergeben wird. Als ich dem hiesigen Agenten der Dampfer meine Ansicht auseinandersetzte, meinte er lachend: „Die Leute sollen uns nur verklagen, Recht kriegen sie ja doch nicht.“ Das ist doch wohl nicht der richtige Standpunkt. Uebrigens wird im italienischen Massuah die gleiche Vorsichtsmaßregel gegen das Landen unwillkommener Ankömmlinge angewendet.

Der Kapitän der „Cheruskia“, der seinerzeit die Todesfahrt der russischen Armada nach Japan als Befehlshaber der deutschen Kohlen- und Proviantschiffe mitgemacht und damals drei Wochen in Djibouti verbracht hatte, ließ es sich nicht nehmen, mich an Land zu führen und persönlich seinen Bekannten vorzustellen. Das erste Gebäude, auf das man beim Landen stößt, ist die in einem Palmengarten halb versteckte Residenz des Gouverneurs, ein zweistöckiger palastähnlicher Bau aus Korallenkalk, wie die meisten Häuser, dahinter zu beiden Seiten das Regierungsgebäude, die Indo-Chinabank, Post und Telegraph usw., alles elegante Steinhäuser. Eine breite Straße führt auf den „Menelikplatz“ mit dem „Absteigequartier“ des Kaisers. Es ist ja seine Lieblingsidee, Djibouti mit der Bahn zu erreichen. Meneliks Haus ist ein stattliches Gebäude in indischem Stil mit Türmchen und offenen Hallen. Der Platz ist von Hotels und Kaufhäusern eingerahmt und wie alle Straßen mit Palmen, Akazien oder Mimosen bepflanzt. Der Eindruck von Djibouti ist anheimelnd und echt französisch. Wie finden unter der breiten Veranda des Hotels Continental, des vornehmsten und wirklich komfortablen Gasthauses der Stadt, einige Duzend Herren beim Absinth und Wein sitzen, deren Sprache und Manieren sofort den Franzosen verraten. Man könnte sich ungezwungen in einem französischen Seepark irgendwo am Mittelmeer wohnen. Der Kapitän wurde stürmisch begrüßt, und ich war bald von einigen Offizieren und Beamten umringt, die es sehr interessant fanden, daß eine deutsche Zeitung einen Berichterstatter nach Abessinien sende. Am folgenden Tage sagte der Gouverneur mir alle Unterstützung

zu, um zu beweisen, daß „Frankreich keine Sonderabsichten verfolge und daß Djibouti stets eine offene Tür nach dem Hinterland für alle Nationen bleiben“ solle. Dieser Empfang war entschieden ermutigender als die Aufnahme seitens eines unserer Konsule vor einigen Wochen, den ich um Informationen angegangen war und der mir als ganze Antwort mit wohlwollendem Lächeln gesagt hatte: „Oh — sehr interessant so eine Reise, sehr interessant — da werden Sie mir viel Süßes zu erzählen haben, wenn Sie zurückkommen, nicht wahr? Natürlich! Doch verzeihen Sie jetzt...“

„In sonstigen Gebäuden feißt Djibouti eine kleine Kirche, ein Hospital und dann den Stolz jedes Franzosen, den Bahnhof“ der den Ausgangspunkt des großen abessinischen oder gar afrikanischen Ost-West-Schiennweges bilden soll. Augenblicklich ruhen die Arbeiten schon seit drei Jahren, was natürlich einen ungünstigen Einfluß auf die Entwicklung der Kolonie und den Handelsverkehr hat und das Verhältnis zu Abessinien etwas gespannt gestaltet. Militär gibt es merkwürdigerweise nicht, nicht einmal die berühmte Fremdenlegion. Nur einige Hundert unbewaffnete Polizeisoldaten, rekruitiert aus den umliegenden Stämmen halten die Ordnung aufrecht.

„Und fürchten Sie keine Uebelstände?“ fragte ich den Gouverneur, der mit Unterbrechungen schon sechs Jahre hier ist.

„Die Engländer sind mir Lehrmeister gewesen.“ erwiderte er lächelnd. „Sie erinnern sich doch der famosen Expeditionen gegen den tolleren Mullah, der absolut unterjocht werden sollte und der ihnen so etwas wie 400 Millionen Francs gelostet hat und heute noch ebenso „toll“ ist wie vor sechs Jahren. Das ist ja auch ganz selbstverständlich. Was vermag selbst eine Armee von hunderttausend Mann in einem unwegsamen und unwirtlichen heißen Lande gegen eine Handvoll von 5 bis 10,000 Mann auszurichten, die nicht schlecht bewaffnet sind und sechzig Kilometer pro Tag zu Fuß zurückzulegen vermögen ohne zu essen oder zu trinken und über Felsen klettern wie die Ziegen? Ich habe bald nach Antritt meines Amtes die sämtlichen Scheichs zu mir entboten und ihnen das törichte ihrer ewige Fehden untereinander und der Angriffe auf die friedlich arbeitenden Stammesgenossen auseinanderzusetzen und ihnen andererseits die wirtschaftlichen Vorteile klar gemacht, die sie durch das Aufheben von Kriegszügen erlangen würden. Ein gutes Wort fällt immer auf einen guten Boden; nach langen Palavern versprochen sie Frieden zu halten und weder uns noch ihre Nachbarn zu belästigen. Im großen ganzen haben sie Wort gehalten und ich kann auf meine Ueberredungskunst stolz sein.“

„Ob nicht aber die beim Tode Meneliks möglicherweise in Abessinien bewirkten Ereignisse einen Rückschlag auf die Stämme bis an die Küste haben werden...?“

(„Berl. Tagbl.“)

## Britisch-Südafrika.

— Die Angora-Einfuhr aus der Kapkolonie nach Südwelt. Nach einer von der Kapregierung am 17. August zugegangenen Mitteilung sind die Grenzen zwischen der Kapkolonie und Deutsch-Südweltafrika für die Einfuhr von Angoraziegen jetzt endgültig geöffnet worden eine Maßnahme die wir mit Rücksicht auf die in Südwelt stets im Wachsen begriffene Nachfrage nach Angoraziegen und deren Bedeutung für den hiesigen Hammbetrieb mit Freuden begrüßen. Das Angorahaar (Mohär) nimmt unter den Wollfabrikanten stets einen größeren Platz ein und infolgedessen ist die Nachfrage danach im Wachsen begriffen.

— Die Tarifermäßigung für Prestelegramme nach Südafrika wird wie folgt angekündigt: Kapkolonie, Natal, Transvaal und Drakensberg-Kolonie 9 pence, Süd-Rhodesia 9 1/2 pence, Nord-Rhodesia, Nyassaland 10 1/2 pence, Beira 9 3/4 pence für das Wort.

— General Botha hat sich nach Kissingen zu einer Kur begeben.

— Auf Veranlassung der Transvaalregierung gehen große Schiffsadungen hochgezüchteter Pferde und Rinder von England nach Südafrika.

— Die Malaria in Britisch-Südafrika. In den Distrikten Upington, Keimoes, Swartmodder und Gordonia sind dreiviertel der dortigen weißen und farbigen Bevölkerung von den Malaria ergriffen worden mit vielfach tödlichem Ausgang. Ein Neuenfall wie der letztjährige ist auch dort während der letzten 20 Jahre nicht beobachtet worden. Dasselbe wird aus Transvaal berichtet.

## Deutsche Kolonie.

### Deutsch-Südweltafrika.

— Diamanten. „Feldmarschall“, 12. August ab Lüderitzbucht, nahm 40-400 Karat Diamanten im Werte von über Mk. 1 100 000. — für die Regiegesellschaft mit nach Deutschland.

— Schneetreiben am 9. August in Aus: In der verfloffenen Nacht fand bei Südweststürme ein so starkes Schneetreiben statt, das Aus und Umgegend tief im Schnee stecken. Heute morgen schneit es weiter.

Gemeinderatsitzung. Am 6. August trat der neugewählte und verpflichtete Enakopmunder Gemeinderat zum ersten Male zu einer Sitzung zusammen, an der sämtliche 8 Mitglieder teilnahmen. Der Zweck war gemäß § 28 der Verordnung betreff. die Selbstverwaltung und § 8 der Einführungsbestimmungen von 15. Mai, ungekündet den Gemeindevorsteher zu erwählen. Man beschloß einstimmig, einen Gemeindevorsteher aus Deutschland zu bestellen, jedoch sollen die hierzu nötigen Schritte erst nach Ablauf der Einspruchsfrist gegen die Gültigkeit der Wahlen (18. August) unternommen werden.

Um dem Gesetz einstweilen zu genügen, wurde sofort zur Wahl eines stellvertretenden Gemeindevorstehers geschritten, die auf Herrn Arnold Schad fiel. Herr Schad nahm die Wahl an.

## Triantschon.

— Das deutsche Beispiel in China. Die „Tjingtaner Neuzeit Nachrichten“ schreiben: „Kann auf deutsche Initiative in China etwas geschehen dann haben die übrigen Nationen nicht eiligeres zu tun, als die deutsche Idee für ihre Ziele nach Kräften auszunutzen. Deutschland war es, das den Anstoß für Errichtung einer Hochschule gab, die unserem Schutzgebiet den Charakter eines deutschen Kulturzentrums für den ferneren Osten verleihen sollte. Bald sahen wir, daß wir nicht mehr allein auf diesem Plane waren. England verfolgte die gleichen Ziele in Hongkong, anglo-amerikanische Kulturbestrebungen machen sich in Schantung geltend, Japan will eine technische Hochschule in Port-Artur errichten, Rußland eine landwirtschaftliche in einem man-schurischen Interessengebiet.“

Deutsches Kapitel brach eine Brücke ins englische Nangsejmonopol. Die Freude war kurz, England und Frankreich kamen mit Ansprüchen, Amerika stützt sich auf Rechte aus dem Jahre 1904 und das goldarme Japan will ebenfalls Anteil an der Finanzierung. Von einem deutschen Sieg kann man nicht mehr sprechen, er ist ein internationaler.

Im Jahre 1907 traten in Berlin vorzügliche Kenner chinesischer Verhältnisse zusammen und gründeten einen deutsch-chinesischen Verkehrs-ausschuss, der sich zur Aufgabe macht, auf ein besseres Sichverstehen zwischen Deutschland und China hinzuwirken. Er hat im stillen schon große Arbeit geleistet. In Peking hat sich Ende März unter dem Vorsitz von Sun-Poo-schi ein Zweig des Deutsch-Chinesischen Verkehrs-Ausschusses gebildet, dem hohe chinesische Würdenträger als Mitglieder angehören. Vor kurzem wurde in Peking ein eigenes Gesellschaftshaus im Tempel San-tschiau eingerichtet, das demnächst für die Mitglieder freigegeben wird.

In Nanking hat sich unter dem Vorsitz des Zoll-direktors Reis und des Generals Wu ein Zweigausschuss des Vereins gebildet.

Wegen Gründung eines Deutsch-Chinesischen Verkehrs-Ausschusses in Tjingtan sind bereits von anderer Seite Anregungen gegeben worden.

Ueber den Stand der Angelegenheit ist bis jetzt noch nichts näheres bekannt.

Ein dankbares Feld für einen Deutsch-Chinesischen Verkehrs-ausschuss ist unseres Erachtens in Tsinanfu. Wir glauben, daß die Deutschen Tsinanfu in dem neuen Gouverneur Sun-Poo-schi, der ja Präsident des Ausschusses in Peking ist, einen eifrigen und hilfsbereiten Förderer bei der Gründung eines Zweigausschusses finden werden. Und wünschen auch, daß Deutsche in Tientsin, Schanghai, Hanlau und Nanton bald dem Beispiele in Nanking folgen werden zu Fromm und Nutzen eines besseren Verständnisses zwischen Deutschen und Chinesen und zur innigeren Gestaltung der Beziehungen beider Länder. Von englischer Seite hat man die Wichtigkeit solcher Ausschüsse schnell erkannt. Kurz nach Gründung des Deutsch-Chinesischen Verkehrs-ausschusses in Berlin, wurde in London ein ähnliches Institut ins Leben gerufen, dem bald ein Zweigausschuss in Peking folgt. Demnach hat auch hier wieder die deutsche Initiative zündend gewirkt. Wir dürfen uns nicht wundern, wenn nun von französischer, russischer, japanischer und amerikanischer Seite ähnliche Gründungen erfolgen werden. Um so mehr ist es die Pflicht der Deutschen in China, sich einem Deutsch-Chinesischen Verkehrs-ausschuss anzuschließen, und wo noch kein solcher besteht, vorbereitend dafür wirken.

## Personalnachrichten.

v. Fiedler, Hauptmann, kommandiert zur Dienstleistung beim Grenadier-Regiment Graf Meit von Nollendorf (1. Westpreussisches) Nr. 6, am 31. August aus der Schutztruppe ausgeschieden und mit dem 1. September als Kompagniechef im genannten Regiment angestellt.

## Gerichte

aus allen Teilen Deutsch-Ostafrikas, sowie aus Mombasa, Banzibar, Beira, Durban u. gegen Honorar gewahrt.

## Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

**Postnachrichten für September 1909.**

Tag	Beförderungsgelegenheiten	Bemerkungen.
1.	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Kaiser“ von Zanzibar über Nossibé nach Durban	
2.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von Mombasa, den Nordstationen und Zanzibar	
4.	Ankunft des R. P. D. „Prinzregent“ von Durban	
4.	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Gouverneur“ von Durban über Ibo	
5.	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Gouverneur“ nach Bombay	
5.	Abfahrt des R. P. D. „Prinzregent“ nach Enro a	Post an Berlin 24. 9
5.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen	
9.	Ankunft des R. P. D. „Khedive“ von Europa	Post ab Berlin 20. 8.
11.	Abfahrt des R. P. D. „Khedive“ über Bagamojo und Zanzibar nach Kilwa	
16.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen	
17.	Ankunft eines englischen Postdampfers von Aden in Zanzibar	Post ab Berlin 27. 8.
17.	Ankunft des R. P. D. „Adolph Woermann“ von Europa	Post ab Berlin 28. 8
18.	Abfahrt des R. P. D. „Adolph Woermann“ nach Durban	
18.	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Präsident“ von Bombay	
19.	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Präsident“ über Ibo nach Durban	
21.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers von Zanzibar nach Aden	Post an Berlin 10. 10.
23.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach Zanzibar und den Nordstationen bis Mombasa	
25.	Ankunft des R. P. D. „Bürgermeister“ von Durban	
26.	Abfahrt des R. P. D. „Bürgermeister“ nach Europa	Post an Berlin 15. 10.
26.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamojo nach Zanzibar zum Anschluss an den französischen Postdampfer nach und von Europa	
27.	Abfahrt eines französischen Postdampfers von Zanzibar nach Europa	Post an Berlin 17. 10.
28.	Ankunft eines französischen Postdampfers aus Europa in Zanzibar	Post ab Berlin 8. 9.
28*)	Ankunft eines Gouv.-Dampfers mit Europapost von Zanzibar	

Anmerkungen: \*) Ankunft in Daressalam ev. später, je nach Eintreffen der französischen Post in Zanzibar

**Postnachrichten für Oktober 1909.**

Tag	Beförderungsgelegenheiten	Bemerkungen.
3	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von Mombasa, den Nordstationen und Zanzibar	
4	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Somali“ von Bombay	
6	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen	
6	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Somali“ nach Bombay	
6	Ankunft des R. P. D. „Khedive“ von Zanzibar und Bagamojo	
7	Abfahrt des R. P. D. „Khedive“ nach Europa	Post an Berlin 28. 10.
8	Ankunft des R. P. D. „Prinzessin“ von Europa	Post ab Berlin 18. 9.
9	Abfahrt des R. P. D. „Prinzessin“ nach Durban	
13	Ankunft eines englischen Postdampfers von Aden in Zanzibar	Post ab Berlin 24. 9.
13	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Kaiser“ von Zanzibar über Nossibé nach Durban	
16	Ankunft des R. P. D. „Gertrud Woermann“ von Durban	
16	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Präsident“ von Durban über Ibo	
17	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen	
17	Abfahrt des R. P. D. „Gertrud Woermann“ nach Europa	Post an Berlin 5. 11.
17	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Präsident“ nach Bombay	
18	Abfahrt eines englischen Postdampfers von Zanzibar nach Aden	Post an Berlin 5. 11.
19	Ankunft des R. P. D. „König“ von Europa	Post ab Berlin 25. 9.
22	Abfahrt des R. P. D. „König“ über Bagamojo nach Zanzibar	
23	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach Zanzibar und den Nordstationen bis Mombasa	
26	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamojo nach Zanzibar zum Anschluss an die französischen Postdampfer nach und von Europa	
27	Abfahrt eines französischen Postdampfers von Zanzibar nach Europa	Post an Berlin 16. 11.
28	Ankunft eines französischen Postdampfers aus Europa in Zanzibar	Post ab Berlin 8. 10.
28*)	Ankunft eines Gouv.-Dampfers mit Europapost von Zanzibar	
29	Ankunft des R. P. D. „Feldmarschall“ von Europa	Post ab Berlin 9. 10.
29	Ankunft des R. P. D. „König“ von Zanzibar und Bagamojo	
30	Abfahrt des R. P. D. „Feldmarschall“ nach Durban	
30	Abfahrt des R. P. D. „König“ nach Europa	Post an Berlin 20. 11.
30	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Kaiser“ von Bombay	
30	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Kaiser“ über Ibo nach Durban	

Anmerkung\*) Ankunft in Daressalam eventuell später je nach Eintreffen der französischen Post in Zanzibar.

**An unsere Leser!**

Wir erlauben uns, an die Erneuerung des am 30. Sept. ablaufenden Abonnements ergebenst zu erinnern.

Neu hinzutretenden Abonnenten, welche ihren dauernden oder vorübergehenden Wohnsitz in Europa haben geben wir bekannt, daß die Expedition der Zeitung auch bei Bestellungen, welche an unsere Berliner Geschäftsstelle gerichtet werden, auf Wunsch unter Kreuzband direkt von Daressalam erfolgt.

Anfragen, Bestellungen und Zahlungen, welche aus Deutschland überhaupt Europa an die Deutsch-Ostafrikanische Zeitung zu richten sind, bitten wir wegen der schleunigeren Erledigung derselben an unsere Berliner Geschäftsstelle unter folgender Adresse richten zu wollen, **Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung, Berlin S. 42., Alexandrinenstraße 93/94.**

**Hoch- u. Niedrigwasser im Hafen v. Daressalam.**

(Monat September 1909.)

Datum	Hochwasser		Niedrigwasser	
	a. m.	p. m.	a. m.	p. m.
4	6 h 59 m	7 h 24 m	0 h 47 m	1 h 12 m
5	7 h 42 m	8 h 07 m	1 h 30 m	1 h 55 m
6	8 h 29 m	8 h 54 m	2 h 17 m	2 h 32 m
7	9 h 24 m	9 h 49 m	3 h 2 m	3 h 37 m
8	10 h 34 m	10 h 59 m	4 h 22 m	4 h 47 m
9	—	0 h 02 m	5 h 50 m	6 h 14 m
10	0 h 55 m	1 h 20 m	7 h 07 m	7 h 32 m
11	1 h 56 m	2 h 21 m	8 h 08 m	8 h 33 m
12	2 h 41 m	3 h 06 m	8 h 53 m	9 h 18 m
13	3 h 18 m	3 h 43 m	9 h 30 m	9 h 55 m
14	3 h 52 m	4 h 17 m	10 h 4 m	10 h 31 m
15	3 h 43 m	4 h 08 m	9 h 55 m	10 h 20 m
16	4 h 22 m	4 h 47 m	10 h 34 m	10 h 59 m
17	4 h 52 m	5 h 17 m	11 h 04 m	11 h 29 m
18	5 h 21 m	5 h 46 m	11 h 33 m	11 h 58 m
19	5 h 50 m	6 h 15 m	—	0 h 03 m
20	6 h 22 m	6 h 47 m	0 h 10 m	0 h 35 m
21	6 h 58 m	7 h 23 m	0 h 46 m	1 h 11 m
22	7 h 40 m	8 h 05 m	1 h 28 m	1 h 53 m
23	8 h 33 m	8 h 58 m	2 h 11 m	2 h 46 m
24	9 h 46 m	10 h 11 m	3 h 34 m	3 h 59 m
25	11 h 10 m	11 h 35 m	4 h 58 m	5 h 23 m
26	11 h 55 m	—	5 h 43 m	6 h 07 m
27	0 h 55 m	1 h 21 m	7 h 03 m	7 h 37 m
28	2 h 02 m	2 h 27 m	8 h 14 m	8 h 39 m
29	2 h 56 m	3 h 21 m	9 h 03 m	9 h 33 m
30	3 h 43 m	4 h 08 m	9 h 55 m	10 h 20 m
30	4 h 28 m	4 h 53 m	10 h 43 m	11 h 05 m

**Buchbinderei-Arbeiten**

Jeglicher Art führt sauber und billigst aus die „Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“.

**1 Talisman für jedes Ehepaar!**

Man verlange für 5 Pfg. Postkarte illustrierten auffällenden Prospekt. Zufendung desselben erfolgt streng diskret, gratis u. franco in verschlossenem Couvert, nur an Eheleute.

Gustav Reckermann, Mainz (Deutschland) Hygienische Industrie.



Pfeifen, Cigarrenspitzen, Cigarettenspitzen aus Meerschäum, Bernstein, Brügge, Holz, Porzellan, etc. deutsche & englische Fabrics. Illustr. Katalog gratis & franco.

A. Fleischmann & Co. Ruhla Nr. 105. I. Thüringen

**Ladescheine**

für Gouv.-Dampfer Rp. 1.— per Block zu beziehen durch die Buchhandlung Daressalam. Unter den Akazien 2.

(Nachdruck verboten.)

**Mit versiegelten Orders.**

Roman von Oscar Schweriner. 6. Fortsetzung.

Kapitän Grant litt gleich den andern. In Stunden, mit aufgeklopfter Weste, ohne Kragen lag er lang hingestreckt auf der Chaiselongue seiner behaglich ausgestatteten Kajüte. Neben ihm lag sein „Boy“ und lächelte ihm mit einem großen Palmbliatfächer Kühlung zu. Dabei unterhielten sich Kapitän und Boy in einer Weise, daß Offiziere und Mannschaft's Augen und Ohren aufgerissen hätten, wären sie Zeugen dieses Beisammenseins gewesen.

„Schlauhe, heute ist es das erste Mal, seit wir den Hafen verlassen haben, daß wir uns ein bißchen privatim sprechen können,“ meinte eben der Kapitän lächelnd. „Also — meine liebe Miß Mabel, legen Sie mal ein Weilchen den „Boy John“ ab und sagen Sie mir aufrichtig, wie es Ihnen als meinem Kammerdiener und auf dem Schiffe überhaupt gefällt!“

„Na —“ meinte der Boy, der natürlich kein anderer als Mabel Wilson war, „wenn ich ehrlich sein soll, — ich bin nicht entzückt.“

Kapitän Grant richtete sich einen Moment auf.

„Fällt es Ihnen so schwer?“ meinte er, und man konnte seiner Stimme die Teilnahme und Besorgnis anhören, die er für seinen „Boy“ fühlte er. „Fällt es Ihnen so schwer?“ Und dann fügte er bedauernd hinzu: „Sch hatte Sie gewarnt, Miß Mabel!“

Mabel lachte.

„Aber, — lieber Kapitän, — es hat mir ja noch nicht eine Minute leid getan: — und wenn es rückgängig gemacht werden könnte, — ich würde es nicht einmal tun! Aber — das schließt doch nicht aus, daß die Reise selbst mir nicht gerade viel Freude bereiten muß. Schließlich — bin ich doch kein Junge!“

Es klang so komisch, daß beide herzlich lachen mußten. Dann meinte Mabel:

„Erzählen Sie mir etwas von der Familie, in der ich bald meine Tätigkeit finden werde! Hat Ihre Tochter, Miß Lee, Kinder?“

Ein leiser Seufzer entrang sich der Brust des Kapitän's.

„Leider — nein“, meinte er. Und dann fügte er halb bedauernd, halb ernst hinzu:

„Ich wäre so gern Großvater gewesen!“

Nun berichtete Mabel über Yokohama und Tokio, die sie genau kannte, und der Kapitän hörte interessiert zu. Sie war eine geschickte Plauderin und voller Kenntnisse und das Thema ein besonderes Interesse für den Kapitän.

Er richtete eine Menge Fragen an Mabel und meinte schließlich:

„Wenn wir nur erst glücklich da wären!“

Die Worte hatten eine doppelte Bedeutung, die Mabel Wilson aber anscheinend völlig entging. Sie erwiderte nur lachhaft:

„Ganz aus dem Herzen haben Sie mir gesprochen, Kapitän! Wenn wir nur erst glücklich da wären! Dann schien sie doch zu süßen.“

„Na — Kapitän — Sie sagten das so eigen,“ meinte sie zögernd, „zweifeln Sie vielleicht daran, daß wir glücklich hinkommen?“

Grant lachte etwas nervös.

„Aber — Kind — Mabel; wie können Sie nur auf einen solchen Gedanken kommen?! Natürlich werden wir gut hinkommen! Die Fahrt geht ja prächtig vor sich. Natürlich werden wir sie gut überstehen!“

„Wann?“ fragte Mabel.

„Wie — wann?“

„Nun — wann werden wir die Reise überstanden haben? Wann dürfen wir in Yokohama landen?“

Langsam richtete sich der Kapitän in eine sitzende Stellung auf.

„Das, liebes Kind,“ sagte er und blickte seinem Gegenüber mit einem Blick in die Augen, der allerlei unbestimmte Zweifel und Hoffnungen auszudrücken schien, — „das weiß ich selbst noch nicht. Morgen um die Zeit frage mich wieder, da werde ich Dir — vielleicht — antworten können.“

Er hielt plötzlich inne, und Verwunderung malte sich in seinen Zügen.

„Was habe ich zu Ihnen gesagt? „Du?“ — und „liebes Kind?“ Und — und Sie nehmen es mir nicht übel, Miß Mabel?“

Das Mädchen schüttelte langsam und ernst den Kopf. „Es fiel mir gar nicht auf!“ sagte sie leise und ihre Augen blickte schwermütig und treu zu dem Manne hinüber. „Es fiel mir gar nicht auf; nicht in Ihrem Sinne, Kapitän Grant. Es ist so lange her, seit man mich so genannt hat —“

Sie brach ab. Der Kapitän ergriff ihre beiden Hände.

„Dann werde ich Sie — Dich — weiter so nennen, ja? Mein liebes Kind! Ich habe Dich wirklich so lieb gewonnen, wie mein eigenes Kind, und aus diesem G. fühle heraus entschlipfen mir auch die Worte.“ Und nach einer kurzen Pause fügte er leise hinzu: „Ich wünsche beinahe, Du wärst mein Kind!“

Blässe und Röte zeigten sich auf den Wangen des Mädchens bei diesen Worten. Und in dem Bemühen, ihre innere Erregung zu verbergen, meinte sie gezwungen: „Ach, wie komisch! Ha — ha! Das ist aber eine Unmöglichkeit!“

Der Kapitän blickte sie ein Weilchen wie im Traume an, als blicke er in die Zukunft. Dann meinte er ganz leise:

„Wie so unmöglich?“

Die Worte waren nicht an Mabel gerichtet; es waren halblaut ausgesprochen, gleichsam entschlipfte Gedanken. Und selbst nachdem sie dem Kapitän entschlipft waren, kam es ihm nicht einen Moment in den Sinn, daß das kleine, schwächliche Mädchen da drüben ihnen die richtige Deutung könnte gegeben haben. Doch er irte sich, — Mabel hatte ihn gelesen, wie ein offenes Buch: Er dachte an seinen Sohn George, den Fähnrich, der momentan oben auf dem Deck seinen Dienst tat. Und bei dieser Erkenntnis fuhr die Brust des Mädchens, so daß es einen Moment die Hände fest auf den Busen preßte und den Atem anhielt. Kapitän Grant bemerkte es.

(Fortf. folgt.)